# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 24 lipca 1875.

## 104.

## Dokument koncesyi z dnia 27 maja 1875,

**na kolej do dóbr skarbowych solnych (Salzkammergut).**

**My Franciszek Józef Pierwszy,**

**z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy spółka akcyjna uprzywilejowanej kolei Cesarzewicza Rudolfa podała do Nas prośbę o koncesyą na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej parowej z Steinachu nad koleją żelazną prowadzącą z Górnej Styryi do Salzburgu i Tyrolu, na Aussee, Steg, Ischl, Ebensee, Attnang i Ried do Schärdingu, przeto zważywszy pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani rzeczonej spółce koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), tudzież ustaw z dnia 6 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 73) i z dnia 28 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 59) nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy spółce akcyjnej uprzywilejowanej kolei cesarzewicza Rudolfa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Steinachu nad koleją żelazną prowadzącą z Górnej Styryi do Salzburga i Tyrolu na Ausse, Steg, Ischl, Ebensee, Attnang i Ried do Schärdingu z odnogami z Achleiten do Thomasroith i od stacyi w Ebensee do saliny i do Traunsee pod warunkami i postanowieniami wydanemi dla kolei żelaznej z Lublany do Tarvis

mocą dokumentu koncesyi z dnia 23 lutego 1869 (Dz. u. p. Nr. 38) o ile takowe nie zostaną zmienione mocą niniejszego dokumentu koncesyi.

§. 2. Budowę kolei w §. 1 wzmiankowanej rozpocząć należy najpóźniej aż do 1 lipca 1875 i takową razem z należącemi do niej odnogami oddać ukończoną i gotową na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu lat trzech i pół licząc od dnia dzisiejszego.

Dopełnienie tego zobowiązania poręcza rządowi złożona przez kolej Cesarzewicza Rudolfa koncesya w sumie stotysięcy (100.000) złotych, w ten sposób, że gdyby ustanowiony powyżej termin ukończenia kolei i rozpoczęcia na niej ruchu, nie był dotrzymany, rząd może orzec iż kaucya przepada.

Akta i dokumenta z tego powodu spisane, są wolne od opłat i stępli.

§. 3. Sposoby zebrania kapitału a w szczególności wysokość kursu emisyi, jak nie mniej sposoby rozdania robót budowniczych, które to rozdanie, równie jak rozdanie wszelkich dostaw winno nastąpić drogą licytacyi, ulegają potwierdzeniu rządowemu.

§. 4. Spółka akcyjna uprzywilejowanej kolei Cesarzewicza Rudolfa jest obowiązana zakupić od spółki kolei z Ebensee na Ischl do Stegu lub jej wierzycielów, w sposób ulegający zatwierdzeniu rządowemu, budowle i materyały kolei z Ebensee na Ischl do Stegu o ile takowe okażą się przydatnemi dla nowej kolei.

§. 5. Co się tyczy powinności względem zakładów pocztowych stosowane będą na kolei koncesyonowanej następujące przepisy:

1. Zarząd pocztowy ma prawo używać do przywozu poczty wszystkich pociągów kuryerskich, pospiesznych, pocztowych, osobowych i mięszanych programem ruchu objętych.

Pociągi pospieszne i kuryerskie są jednak uwolnione od przewozu posyłek towarowych.

Programy ruchu pociągów przeznaczonych do przewożenia poczty powinny być zatwierdzone przez ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu najmniej na dwa tygodnie przedtem zawiadamiać należy.

2. Spółka obowiązana jest sprawić i utrzymywać swoim kosztem wagony do przewozu poczty zwyczajnej i ruchomej, takowych stronę zewnętrzną czyścić i one smarować.

Na żądanie zakładu pocztowego spółka przydać powinna bezpłatnie do każdego pociągu, z wyjątkiem pospiesznych i kuryerskich, podług zdania zakładu pocztowego jeden wagon o ośmiu lub dwa o czterech kołach, które mają być urządzone podług wymagania zakładu pocztowego.

Gdy zakład pocztowy uzna za potrzebne, aby do pociągu przydano oprócz wzwyż wzmiankowanego wagonu o ośmiu kołach lub dwóch wagonów o czterech kołach, jeszcze więcej wagonów do przewiezienia poczty, natenczas zakład pocztowy zapłaci spółce po jednemu złotemu trzydzieści centów waluty austr. od każdego przydanego wagonu i mili przebytej z posyłkami pocztowemi.

We wszystkich pociągach do których zakład pocztowy nie żąda osobnego wagonu, a więc osobliwie w pospiesznych i kuryerskich, będzie wyznaczona bezpłatnie część wagonu odpowiednio urządzona, zupełnie zamknięta i najmniej dwa przedziały obejmująca, do przewiezienia posyłek pocztowych. Jeżeliby zaś w miejscu rzeczonem większe pakiety listów lub torby z listami nie mogły się

zmieścić, zarząd kolejowy wyznaczy w pociągu gdzieindziej miejsce do bezpiecznego ich przechowania.

Spółka obowiązana jest oświetlać zwyczajnie wagony do służby pocztowej używane tak samo, jak osobowe; koszta nadzwyczajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalania będzie ponosił zakład pocztowy.

3. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek którymkolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzędnicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy będą wysłani dla dozoru lub do wyuczenia się czynności pocztowych na kolei, a którzy to ostatni przedstawić powinni zaświadczenia przełożonej dyrekcyi pocztowej, przewożeni będą bezpłatnie.

Gdy zarząd pocztowy nie przydaje swoich ludzi do pilnowania pakietów listowych, którymkolwiek pociągiem takowe będą wysłane, ma prawo poruczyć je zarządowi kolejowemu, przez spółkę ustanowionemu, ażeby użył swoich ludzi do ich przewiezienia.

4. Dla służby pocztowej po stacyach oddany będzie bezpłatnie stosowny pokój i izba na rzeczy w budynku kolei żelaznej, co się zaś tyczy zaspokojenia jakich innych potrzeb, w tej mierze zawarta będzie osobna umowa, w której oznaczone zostanie wynagrodzenie płacić się mające jako czynsz za wyznaczenie większego lokalu.

Wewnętrzne urządzenie, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokalów jest rzeczą zarządu pocztowego.

5. W tych dworcach kolei, w których urzędy pocztowe nie będą ustanowione, koncesyonaryusze obowiązani są wyznaczyć na żądanie zarządu pocztowego swoich ludzi uzdolnionych do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych tudzież bezpiecznie takowe zachować póki nie będą oddane komuś ze służby pocztowej a to za wynagrodzeniem które wyznaczy zarząd pocztowy.

Gdzieby zdaniem zarządu pocztowego służba pocztowa tego wymagała wyznaczy spółka zakładowi pocztowemu swoich ludzi do pomagania w ładowaniu i wyładowaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

Korespondencye tyczące się zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą lub radą zawiadowczą a jej podrzędnymi urzędnikami, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 6. Spółka zobowiązuje się założyć i utrzymywać własnym kosztem podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładu telegrafów rządowych, linie telegraficzne potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyj swoich i prywatnych.

Rząd może przymocować druty telegrafu rządowego do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym

lub w ogóle służącym na potrzeby kolei bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Spółka obowiązana jest pomagać bezpłatnie za pośrednictwem służby kolejowej do doglądania i utrzymywania takich linij rządowych. Nadto obowiązana jest spółka przewozić swojemi kolejami materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe w swoich dworcach i stacyach.

Spółka obowiązana jest zawrzeć w swoim czasie ze zarządem telegrafów rządowych osobną umowę tyczącą sie wszystkich powyższych okoliczności.

§. 7. Z zastrzeżeniem zamiany na jednostki systemu metrycznego poddaje się wysokość cen przewozu podróżnych i ładunków na koncesyonowanej kolei następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych od osoby:

| | | | |
|---|---|---|---|
| w | I klasie | 36 | c. wal. austr. |
| „ | II „ | 27 | „ „ „ |
| „ | III „ | 18 | „ „ „ |

Dla pociągów pospiesznych ceny te mogą być podwyższone o 20 od sta pod warunkiem że chyżość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejszą niż średnia chyżość pociągów pospiesznych innych kolei austryackich.

Na żądanie Rządu zaprowadzone będą na tych częściach kolei i dla tych pociągów, co do których okaże się tego potrzeba, wagony IV klasy dla stojących z ceną największą po 12 centow od mili.

Taryfa cen największych dla towarów jadących ze zwykłą chyżością od cetnara cłowego i mili:

| | | |
|---|---|---|
| I klasa . . . | 2 | centy wal. austr. |
| II „ . . . | 2·25 | „ „ „ |
| III „ . . . | 3·50 | „ „ „ |

Wyjątkowo opłaca się od przedmiotów poniżej wymienionych, jeżeli wagony będą całkowicie napełnione następujące ceny:

1. Od zboża, strączywa, wyrobów młynarskich soli i żelaza kowalnego . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1·5 c.

2. od drzewa wszelkiego rodzaju (nie dłuższego od wagonu), ziemniaków, obcinków żelaznych i stalowych, żelaza surowego i surowizny Bessemera, na pierwsze 10 mil . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1·2 „
na większe odległości . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1·1 „

3. Od węgla kamiennego, koksu, torfu prasowanego, rud, nawozów, kamieni wapiennych i budowlanych, na pierwsze 10 mil . . . . . . . 1 „
na większe odległości . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 0·9 „

Co się tyczy innych przedmiotów ceny przewozu tychże i odnośne przepisy nie mają być w żadnym razie ani wyższe ani uciążliwsze niż na innych liniach kolei Cesarzewicza Rudolfa.

Opłata za ekspedycyą jakichkolwiek towarów wynosić ma 2 centy od cetnara cłowego, licząc w to należytość za naładowanie, wyładowanie i asekuracyą powszechną.

Jeżeli strona chce sama ładować i wyładować, pobierać się będzie za ekspedycyą tylko po 1·5 c. od cetnara cłowego. Gdy ceny będą ustanawiane, części kolei ze spadkiem 1 : 60 lub większym można liczyć za długość $1^1/_2$ razy większą.

Spółka jest zresztą obowiązana zastosować się do rozporządzeń ministerstwa handlu pod względem należytości pobocznych, nomenklatury i klasyfikacyi towarów jakoteż do wszelkich innych przepisów transportowych.

Podobny obowiązek ciąży na spółce co się tyczy zaokrągleń, które będą zaprowadzone w skutek przemiany taryf stosownie do systemu miar i wag jaki naówczas będzie prawem przepisany, tudzież co się tyczy wszelkich postanowień z powodu zastrzeżonego uregulowania prawnego taryf pasażerskich i towarowych, któremu to uregulowaniu spółka poddać się ma każdego czasu.

Ceny przewozu podróżnych i ładunków mogą być wymierzone w monecie krajowej srebrnej ale tak, że należytość powinna być przyjmowana także w walucie krajowej z dodatkiem odpowiedniem wartości obiegowej.

Ceny taryfowe będą zamieniane na walutę krajową sposobem przepisanym przez ministerstwo handlu.

§. 8. Transporty wojskowe muszą być przewożone po cenach zniżonych a to stosownie do umowy tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, między ministerstwem wojny państwa a dyrekcyą kolei północnej Cesarza Ferdynanda na dniu 18 czerwca 1868*) zawartej, której postanowienia będą czyniły nieodłączną część składową dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi kolejami austryackiemi lub większą częścią tychże umówione były pod względem transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe będą zaprowadzone także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te będą stosowane także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych wiedeńskich, c. k. żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, wygadzania sobie nawzajem swoim parkiem w razie przewożenia większych transportów wojskowych tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej**), jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871***).

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolei żelaznych zawartej względem wzajemnego wygadzania sobie służbą w razie przewozu większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy nadawania posad wysłużonym podoficerom armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej, poddaje się spółka przepisom zawartym w. §. 38

---

*) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868 Cz. 21, Nr. 97.

**) Dodatek do Nr. 148 Cz. 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii.

***) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1871, Cz. 22, Nr. 79.

ustawy wojskowej z roku 1868*) i w ustawie szczegółowej z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60) wydanej w wykonaniu tego paragrafu.

§. 9. Nowym liniom kolei, w §. 1 namienionym, zapewnia rząd gwarancyą czystego dochodu rocznego łącznie z kwotą amortyzacyjną najwyżej w sumie pięćdziesiąt siedm tysięcy ośmset złotych (57.800 zł.) waluty austryackiej srebrem średnio z jednej mili na cały czas na który nadaje się koncesyą, to jest na lat dziewięćdziesiąt, w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dochodził kwoty zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni co by niedostawało, jednak najwięcej tylko aż do sumy powyższej.

Gwarancya czystego dochodu z kwotą amortyzacyjną od kapitału na budowę wyłożonego ustanowić się mająca na podstawie rzeczywistych udowodnionych wydatków na budowę łącznie z kosztami zebrania kapitału i odsetkami interkalarnemi, zacznie się od dnia otwarcia całej zagwarantowanej kolei, i od tego dnia ma być doliczana do gwarancyi rządowej innych linii kolei cesarzewicza Rudolfa, że dla nowo koncesyonowanej kolei i dla wszystkich innych linii spółki utrzymywany będzie tylko jeden spólny rachunek ruchu.

§. 10. W wykonaniu §. 9 wydają się następujące przepisy:

1. Z zagwarantowanego czystego dochodu rocznego taka kwota ma być użyta na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi, jej zatwierdzeniu podlegającego, i tak ułożonego aby kapitał w obieg puszczony, był umorzony nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej.

2. Jeżeliby administracya państwa z powodu wzięcia na siebie gwarancyi miała płacić dodatek, uczyni to po poprzedniem sprawdzeniu przedstawionych jej i opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedstawieniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyj i obligacyj skarb uiszczać będzie nawet wcześniej uplaty stosownie do potrzeby sprawdzonej na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko że skarb obliczy się z koncesyonaryuszami na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedstawić należy, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze obowiązani są zwrócić natychmiast otrzymaną zwyżkę, z doliczeniem po sześć od sta. Żądanie zaś aby państwo dopłaciło przedstawić należy najpóźniej w przeciągu roku, po upływie roku ruchu, w przeciwnym razie takowe upada.

3. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutek wzięcia na siebie gwarancyi ma być uważana tylko za zaliczkę przynoszącą po cztery od sta rocznie. Dopóki udzielone zaliczki, jakoteż odsetki od tychże, nie będą całkowicie umorzone, w każdym takim roku, w którym czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, wszelką taką nadwyżkę zwracać należy administracyi państwa.

Przypadające odsetki płacić należy przed zwrotem zaliczek. Zaliczki i odsetki nie zapłacone państwu nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej lub dopóki kolej nie będzie odkupiona, będą ściągnięte z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

---

*) Dz. u. p. Nr. 151.

§. 11. Nowe linie kolei w §-fie 1-ym wzmiankowane będą uwolnione od podatku dochodowego i od opłaty należytości stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich nowych podatków które w przyszłości mocą ustaw mogą być zaprowadzone a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć licząc od dnia otwarcia ruchu na kolei która ma być wybudowana.

W celu wykonania swobody podatkowej, podatek dochodowy kolei Cesarzewicza Rudolfa można opłacać w stosunku ilości mil linii istniejących do nowej linii.

Pozwala się nadto aby pierwsza emisya akcyj i obligacyj pierwszeństwa, łącznie z kwitami tymczasowemi była wolna od stępli i opłat. Podobnież pozwala się na uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów.

Do opłacenia stępli i należytości od wszystkich umów podań i innych dokumentów, tyczących się uzyskania kapitału, tudzież budowy i urządzenia kolei, wyznacza się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na kolei w mowie będącej.

Koszta notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo ma opłacać po upływie lat swobody podatkowej, mogą być wpisywane do rachunku ruchu jako suma wydana; co do należytości stęplowych od kuponów nie jest to dozwolone.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo nie będzie płaciło podatku dochodowego.

§. 12. Co się tyczy zebrania kapitału na kolej w §-ie 1-ym namienioną suma obligacyj pierwszeństwa wydana przez przedsiębiorstwo kolei Cesarzewicza Rudolfa, może być podwyższona w ten sposób, ażeby kwota potrzebna na jej oprocentowanie i umorzenie nie przewyższyła ogółem trzech piątych ($^3/_5$) części czystego dochodu rocznego, dla wszystkich linij kolei Cesarzewicza Rudolfa, zagwarantowanego.

§. 13. Koncesyą nadaje się na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei w §-ie 1-ym wzmiankowanej.

§. 14. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej kiedykolwiek po upływie lat trzydziestu licząc od daty dokumentu koncesyi na kolej żelazną z Lublany do Tarwis pod warunkami tamże w §-ie 23-im ustanowionemi, które mają być odpowiednio zastosowane do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyi.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego siódmego miesiąca maja w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym piątym, Naszego panowania dwudziestym siódmym.

**Franciszek Józef** r. w.

**Auersperg** r. w. **Chlumecky** r. w. **Pretis** r. w.

## 105.

# Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 18 lipca 1875,

### o przeniesieniu siedziby sądu powiatowego z Planiny do Loitsch w Krainie.

Na mocy §-fu 2-go ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) przenosi się siedzibę sądu powiatowego z Planiny do Loitsch.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie z dniem 20 września 1875.

**Stremayr** r. w.